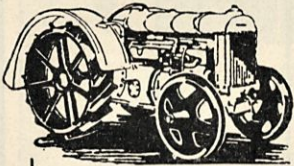


Fordson Huolto

N:o 7

O/Y FORD A/B

Toukokuu 1937

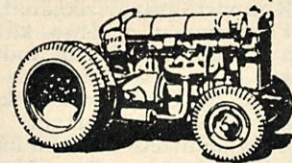


TYÖKALULAATIKKO

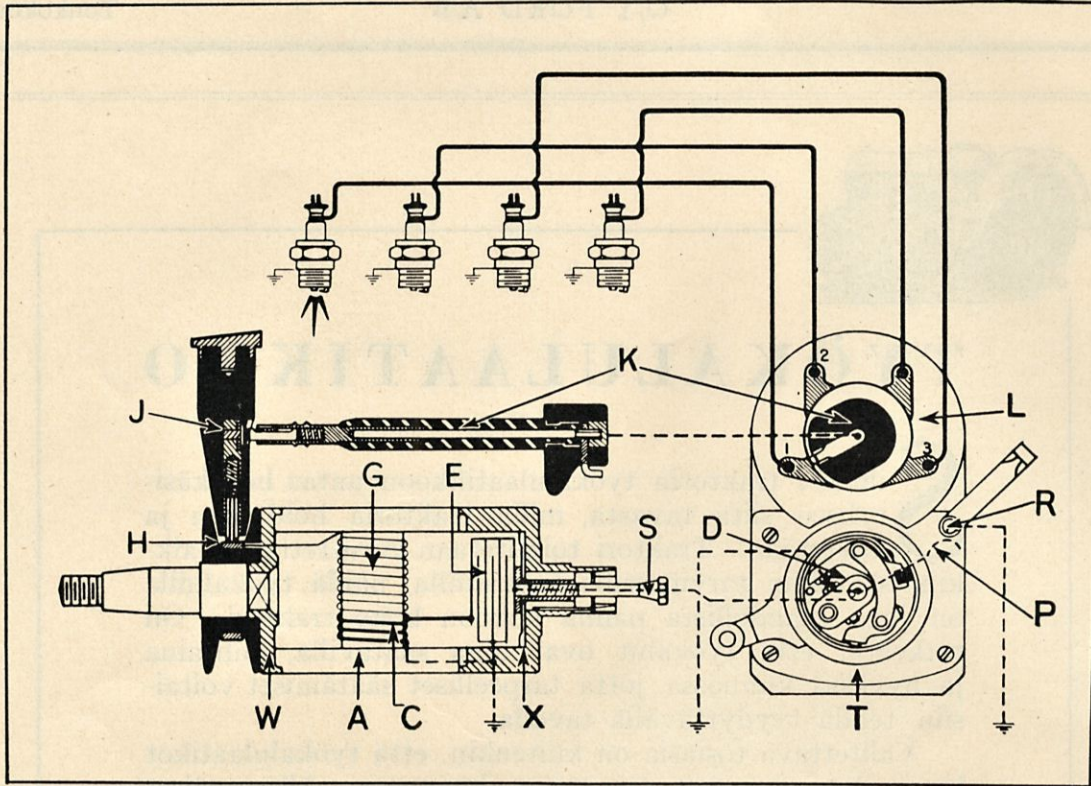
Silmäys traktorin työkalulaatikkoon antaa heti käsityksen siitä tavasta, millä traktoria hoidetaan ja käytetään. Traktori toimitetaan varustettuna kaikkiin säätöihin tarvittavilla työkaluilla; näillä työkaluilla on jopa mahdollista panna kokoon koko traktori. On tärkeätä, että työkalut ovat aina saatavilla, puhtaina ja hyvässä kunnossa, jotta tarpeelliset säätämiset voitaisiin tehdä tyydyttävällä tavalla.

Valitettava tosiasia on kuitenkin, että työkalulaatikot hyvin harvoin ovat toivotussa kunnossa. Alkuperäiset työkalut ovat suurimmaksi osaksi hävinneet ja sijalle on sarja huonoja sopimattomia ruuviavaimia. Ne harvat alkuperäiset avaimet, jotka ovat jäljellä ovat menettäneet muotonsa senjohdosta, että niitä on käytetty väärin mutterikokoihin, jakoavaimet on pilattu sillä, että niitä on käytetty vasarana. Kaiken kukkuraksi saa työkalulaatikon kantta tuskin kiinni, sillä laatikko on puolillaan likaa, vanhoja sytytyskynttilöitä ja trasselia.

Selittäkää traktorin omistajalle työkalulaatikon alkuperäisessä kunnossa säilyttämisen välttämättömyys. Pitäkää huoli, että puuttuvat työkalut täydennetään varastostanne ja myykää työkalulaatikkoon riippulukko. Antakaa senjälkeen traktorinhoitajan vastata avaimesta.



SYTYTYSJÄRJESTELMÄ



Kuva 70

Fordson traktorin magneeto on korkeajännitejärjestelmää, jonka ankkuri A (katso kuva 70) pyörii vahvan teräsmagneetin B:n magneettikentässä. Siten aikaansaadaan ankkurin primäärikäämityksessä C matalajännitteinen virta. Käämin toinen pää on maadoitettu magneeton runkoon.

Katkaisija D, joka on kytketty kiinnitysruuvin S avulla matalajännitteiseen virtapiiriin, pyörii ankkurin mukana. Katkaisijakärkien ollessa suljettuina, kulkee virta kärkien kautta katkaisijavarteen, joka on maadoitettu ja täydellistää siten primäärisen virtapiiriin.

Primäärivirtapiiriin on kytketty kondensaattori E (katso kuva 70), jonka tehtävänä on varata primäärivirtaa katkaisijan katkaistessa virran ja siten estää kipinämuodostuminen sekä siitä johtuva kärkipintojen kuluminen.

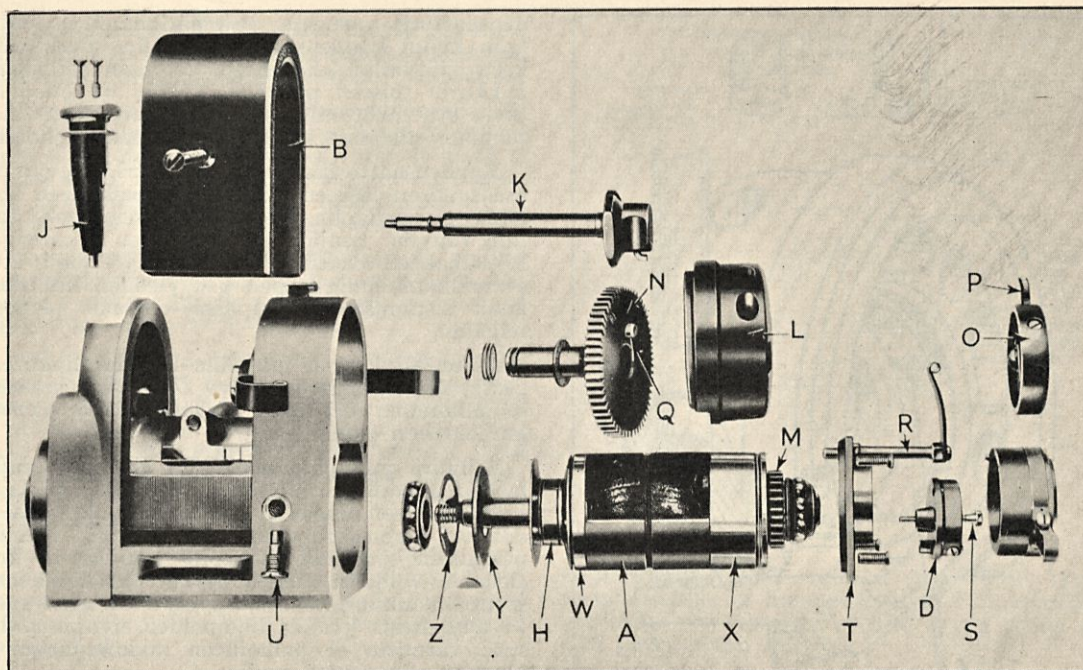
Kun virta primäärikäämityksessä on saavuttanut suurimman arvonsa, katkaisee virrankatkaisija virtapiiriin. Tämä indusoi sekundäärikäämissä G korkeajännitteisen virran. G:n toinen pää on kytketty primäärikäämitykseen, toisen pään ollessa kytkettynä liukurenkaaseen H. Korkeajännitteisen virran indusoituminen tapahtuu kaksi kertaa joka ankkurikierröksellä.

Harjanpitimessä I oleva liukuharja (-hiili) kerää korkeajännitteisen virran, joka johdetaan virranjakajan harjapitimen K avulla, joka hammaspyörien M ja N käyttämänä pyörii puolella ankkurin kierrosluvulla, virranjakajan pyörijään L, mistä virta vuorollaan kulkeutuu sytytystulppiin.

Katkaisijankannessa on kosketinjousi, joka painaa katkaisijan kiinnitysruuvia ja on yhteydessä kannen vivun P kanssa. Kun sytytysäättövipu kojetaululla viedään kokonaan yläasentoon, kääntyy katkaisijan kansi kunnes vipu P tulee kosketuksiin kannessa olevan jousen kiinnittimen kanssa. Tällöin lyhytsuletaan maadoittamalla primäärinen virtapiiri, niin ettei sekundäärivirtapiirissä synny mitään korkeajännitteistä virtaa.

MAGNEETON HAJOITTAMINEN

Magneetoa hajoitettaessa irroitetaan ensiksi sysäyskytkin, avaamalla keskellä oleva mutteri, joka toimii myös kytkimen ulosvetäjänä sitä ankkuriakselista irroitettaessa. Irroita sen jälkeen jakajan kansi sekä vedä harjapidin K ulos hammaspyörästä N. Irroita katkaisijankansi



Kuva 70

sekä -pesäke ja kiinnitysruuvi S, niin että katkaisija voidaan irroittaa ankkuriakselista. Varo etteivät hiiliharja eikä jousi pääse putoamaan.

Tarkasta katkaisijan kärjet ja katso, etteivät ne ole epätasaisesti kuluneet, palaneet tai uurteiset. Kärjet puhdistetaan tahi vaihdetaan tarpeen mukaan. Öljyntyneet sekä epätasaiset kosketinruuvit puhdistetaan varovasti hienolla viilalla ja viilataan tasaisiksi. Missään tapauksessa ei saa käyttää tähän tarkoitukseen hiekkapaperia tai mirkelikangasta.

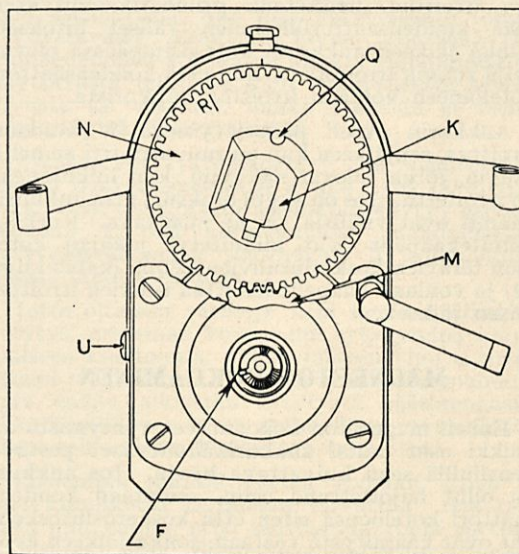
Jos kosketinpinnat ovat pahoin palaneet tahi jos magneeton pyöriessä niiden välille syntyy voimakasta kipinäointia, merkitsee se useimmissa tapauksissa, että kondensaattori on viallinen sekä täytyy uusia.

Irroita ne molemmat ruuvit, jotka kiinnittävät harjapitimen I magneetoalustaan ja irroita pidin harjoineen magneetosta. Irroita päätylevy T maadoitettuihin harjoineen sekä harjapidin U (katso kuvia 69 ja 70).

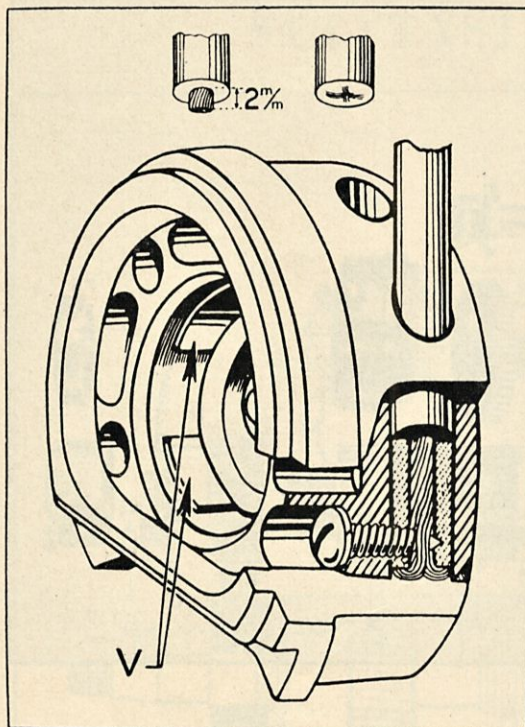
Ruuvaa irti hevoskenkämagneetin molemmilla puolilla olevat ruuvit. Heti kun hevoskenkämagneetti on irroitettu, on sen päät yhdistettävä magnetismin säilyttämiseksi rauta- tai teräskappaleella, eikä rautakappaletta saa irroittaa ennenkuin magneetti taas asetetaan paikalleen.

Irroita hammaspyörä N laakereineen, mikä tehdään irrottamalla kiinnitysmutteri sekä nakutamalla laakeri ulos. Ankkuri voidaan nyt vetää ulos. Käsittele sitä varovasti, niin ettei liukurenkaan eristyslaippa vahingoitu.

Tarkasta liukurengas huolellisesti. Jos se on halkeillut tahi laipat ovat vahingoittuneet, on rengas uusittava. Liukurengas on puristettu ankkuriakselille ja voidaan vetää ulos sopivalla työkalulla sen jälkeen kun kuulalaakeri sekä öljyrenkas on otettu pois. Messinkiliukurengas on



Kuva 71



Kuva 72

kytketty sekundäärikäämitykseen pistokosketin avulla. Ankkurin katkaisijapäässä oleva kuulalaakeri sekä hammaspyörä voidaan myös irroittaa ankkurista, jos tarvitaan.

Jos kondensaattori tahi ankkurikäämitys täytyy irroittaa, irroitetaan primäärikäämityksen sekä kondensaattoriliittimien väliset liitokset, minkä jälkeen ankkurin katkaisijapäässä olevat neljä ruuvia irroitetaan, niin että kondensaattori koteloineen voidaan irroittaa ankkurista.

Ankkurin akseli päätylevyineen W voidaan irroittaa, sen jälkeen kun on ruuvattu irti ne neljä ruuvia, jotka tulevat näkyviin, kun liukurengas on irroitettu. Jos on syytä otaksua, että ankkurikäämit ovat viallisia, on ne uusittava. Korkeajännitekaapelit ovat kiinnitetyt jakajan koteloon terävien kosketinruuvien avulla (katso kuva 72) ja voidaan kaapelit irroittaa ruuvien irrottamisen jälkeen.

MAGNEETON KOKOAMINEN

Ennen magneeton kokoamiseen ryhtymistä on kaikki osat paitsi ankkurikäämitykset pestävä bensinillä sekä kuivattava hyvin. Jos ankkuri on ollut hajoitettuna osiin, asetetaan kondensaattori koteloonsa siten että kosketusliitoskohdat ovat käämistä vastaan, jonka jälkeen kondensaattorikotelo kiinnitetään ankkurille siten että primäärikäämityksen vapaat päät ovat kon-

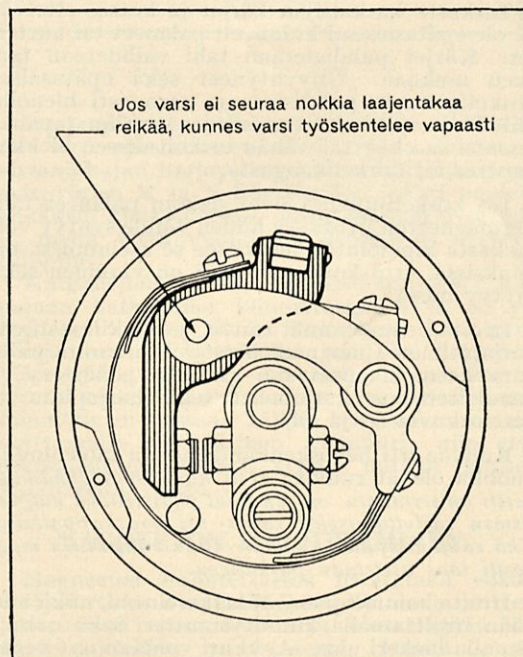
densaattoria vastassa. Primäärikäämitys juotetaan kiinni kondensaattoriliittimiin, minkä jälkeen päätykilpi sekä akseli asetetaan paikalleen ankkurin toiseen päähän. Tällöin on huomattava, että päätykilvessä oleva suuri reikä tulee sekundäärikäämityksen näkyvän pään kohdalle.

Kondensaattorikotelon X sekä päätylevyn W asentamisen jälkeen lukitaan ne paikalleen lyömällä pistepuikolla ruuvireiän reunaan sekä tallalla ruuviin. Sen jälkeen puristetaan liukurengas H paikalleen akselille. On pidettävä huoli, että sekundäärikäämin vapaa pää viedään liukurengaan sisimmäisessä laipassa olevaan pieneen reikään.

Aseta öljylevy Y akselille lähinnä liukurengasta, käännä ohut jousilevy Z ulospäin ja aseta se ulkoreuna öljylevyä vastaan sekä purista kuulalaakeri paikalleen.

Kiinnitä jakajahammaspyörä M sekä kuulalaakeri paikalleen. Voitele kuulalaakeri korkean sulamispisteen omaavalla voitelurasvalla ja aseta ankkuri magneettopesään akseli edellä. Asenna paikalleen jakohammaspyörä sen jälkeen kun akseli on voideltu ohuella öljyllä ja aseta oikeaan asentoon ankkurin hammaspyörän suhteen kuvan 71 mukaisesti (pisteet hampaiden sivupinnoilla) sekä varmista se paikoilleen lukkorengaan ja ohuiden aluslevyjen avulla.

Aseta päätylevy sekä laakerikotelo T katkojineen paikoilleen ja katso, että katkojan takapuolella olevan kartiomaisen akselitapin kiila sopii ankkuriakselin kiilauraan F sekä että katkojan hiiliharja joutuu oikeaan asentoon, ennen



Jos varsi ei seuraa nokkia laajentakaa reikää, kunnes varsi työskentelee vapaasti

Kuva 73

kun ankkuriakseli kiinnitetään ruuvien S avulla. Virrankatkojan kansi pannaan tämän jälkeen paikalleen ja karkkiväli säädetään 0,015" (0,36 m/m).

Uusi hiili sekä hiilenpidin I sen laipan alla olevine tiivisteineen samoin kuin jakajan hiilenpidin K. Katso, että hammaspyörän N nasta Q (katso kuva 71) tarttuu vastaavaan syvennykseen jakajassa. Maadoitettu hiili pitimiseen U (kuvat 69 ja 71) on myös uusittava.

Jos asennetaan uudet sytytyskaapelit, irroittetaan eristys johdon päästä korkeintaan 2 m/verran, minkä jälkeen johtolangat taivutetaan erilleen kuten kuva 72 osoittaa.

Pidä huoli, että jakajankannen kukin neljä segmenttiä V ovat puhtaana sekä että sytytyskaapelit ovat painetut niin pitkälle, että ne ulottuvat reiän pohjaan. Ruuvaa tämän jälkeen reikään terävät kosketinruuvit niin pitkälle, että ne tunkeutuvat kumieristyksen läpi sekä muodostavat hyvän kosketuksen johtolankojen kanssa (katso kuva 72).

Kun jakajankansi sekä katkojankansi ovat asennetut paikoilleen, voidaan sysäyskytkin asennaa ankkuriakselille. Tällöin on tarkattava, että ankkuriakselin kiila sopii kytkimen kiilauraan (merkitty R).

MAGNEETOLAITTEEN HOITO

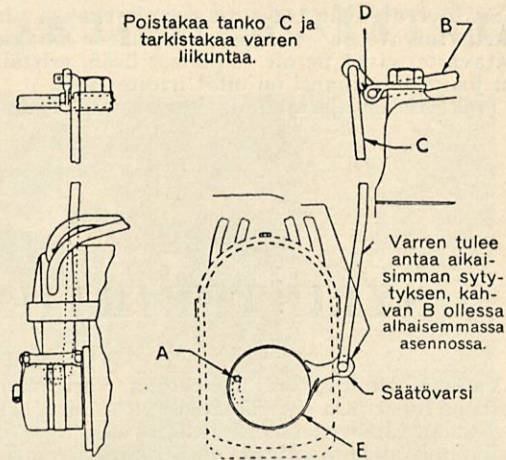
Jotta magneeto toimisi moitteettomasti kaikissa olosuhteissa ja moottori kävisi tasaisesti ja kehittäisi suurimman tehon on traktorijajan otettava huomioon muutamia erikoiseikkoja. On katsottava, että epäpuhtauksia ei saa keräytyä napoihin eikä magneeton kiinnikkeihin virranjakajan läheisyyteen, sillä se voi aiheuttaa oikosulun. Virranjakaja on pidettävä puhtaana ruohonkorsista ym. sellaisesta, mikä voi myös aiheuttaa oikosulun.

Jos virranjakaja tahi kaapelit ovat kastuneet, on ne kuivattava ennenkuin moottori käynnistetään.

Voi sattua, että sytytyskaapelien hylsy vedetään liian pitkälle, niin että se hankaa rikki kaapelit 1 ja 2, jolloin syntyy oikosulku, mikä on sytytysvikoja etsittäessä otettava huomioon.

Jos moottori ei käynnisty heti, on kuunneltava sysäyskytkimen »naksahdusta». Ellei kuulla mitään naksasta, kun moottoria väännetään käyntiin, irroittetaan magneeto ja tarkastetaan sysäyskytkin. Jos kytkin on likainen tahi paksun öljyn kiinnipikeämä, puhdistetaan se bensiinillä ja voidellaan ohuella öljyllä.

Katkaisijan kosketuskärjet on tarkastettava säännöllisesti ja katkaisija pidettävä puhtaana liasta, öljystä ja kosteudesta. Katkaisijaa saa puhdistaa ainoastaan bensiinillä. Tavallinen vika, varsinkin jos traktori on seissyt jonkun aikaa kosteassa paikassa, on että katkojavipu »hirttää» johtuen siitä, että fiiberibusninki on paisunut. Tämän auttamiseksi irroittetaan vipu kiinnityksestään ja busninkireikä suurennetaan



Kuva 74

kunnes vipu toimii vapaasti (kuva 73). Traktorinhoitajille on huomautettava, että epäsäännölliseen sytytykseen voi olla syynä myös se, että katkojavipu »hirttää».

Käytettäessä traktoria kosteissa olosuhteissa on hyvä peittää magneeto vedenpitävällä suojalla.

Magneeton voitelu on suoritettava varovasti, sillä liika öljy tunkeutuu magneeton sisään aiheuttaen häiriöitä.

SYTYTYSSÄÄTÖ

On tärkeätä, että sytytysäättövivut ovat oikein asennettuja, niin että sytytysäättö toimii tyydyttävästi. Moottorin huono teho sekä ylikuumeneminen voi johtua niinkin vähäpätöiseltä näyttävästä tekijästä kuin vääntyneestä säätövivusta tai varresta, minkä johdosta ei voida saada täyttä aikaissytytystä.

Aikaisin sytytys määräytyy itse magneetossa olevan pysäytysnastan A avulla. Jos säätövipu sekä -varsi ovat oikein asennetut, täytyy asetinrenkaan E olla korkeimmassa mahdollisessa sytytysasennossaan säätövivun B kojetaululla ollessa aikaisasennossa.

Jotta oltaisiin varmoja, että saadaan aikaisin sytytys, asetetaan kojetaulun sytytysvipu alimmaiseen asentoonsa, minkä jälkeen vipu C irroittetaan magneetosta. Tällöin ei saa olla mahdollista enään aikaistaa sytytystä säätörengasta kääntämällä; jos se on mahdollista, ovat säätövivut tahi -varret luultavasti taipuneet.

Pienempiä säätöjä varten voidaan vipua C tahi kiinnikettä D hiukan taivuttaa. Älä taivuta niin paljoa, ettei säätövipua voida asettaa aikaisasentoonsa. Suurempaa säätöä tarvittaessa käännetään kiinnike D, niin että silmukka tulee ylöspäin.

Säätövivut ovat traktoria toimitettaessa aina oikein taivutetut. Korjauksen jälkeen on katsottava, etteivät ne ole taipuneet lisää, erittäinkin jos sylinterikansi on ollut irroitettuna.

Traktoria on ajettava aikaissytytyksellä ja sy-

tytys saadaan asettaa myöhäisemmälle ainoastaan jos moottori nakuttaa alhaisilla kierrosluvuilla tahi suurella kuormalla. Älä koskaan siirrä sytytystä myöhäisemmälle kuin tarvitaan nakutuksen poistamiseksi.

SYLINTERIRYHMÄN VAIHTAMINEN

Vanhaa vauhtipyörämagneetolla varustettua Fordson moottoria ei enää pidetä varastossa, eikä myöskään tähän moottoriin kuuluvaa $4\frac{1}{8}$ " sylinteriläpimittaista sylinteriryhmää. Sitävastoin on varastossa täydellinen sylinteriryhmä F-3134-DR (ennen S-200-F) sylinteriläpimitaltaan $4\frac{1}{8}$ ", jota on käytettävä, milloin sylinteriryhmä on uusittava traktorissa, jossa on vauhtipyörämagneeto.

Tähän sylinteriryhmään sopii vanhan traktorin kampikammio, sylinteriryhmän päätylevy, sylinterikansi jne. Jos traktori on varustettu korkeapuristuskannella, on se vaihdettava matalapuristuskanteen (tunnetaan sytytystulp-pien ympärillä olevasta syvennyksestä) sillä kansitiiviste menee helposti rikki ja moottori nakuttaa suurimmalla kuormallaan, jos traktori on varustettu korkeapuristuskannella.

Yllämainittua ryhmää asennettaessa vanhaan traktoriin on kampikammionpultit vaihdettava 26 ruuviin 20430-S.

Vanhempaa vauhtipyörämagneetolla varustettua traktoria varten on varastossa myös paljas sylinteriryhmä numerolla N-6010-FR (ennen S-200). Tämän sylinteriryhmän sylinteriläpimitta on myös $4\frac{1}{8}$ " eli sama kuin uudessa traktorissa, mistä syystä on asennettava myös uudet männät N-6102-A.

Jos traktori on valmistettu 1927 tai myöhemmin (moottorinumero 645611—747583) voidaan entisiä kiertokankia käyttää samoin kuin kevennettyä männäntappia, mitkä molemmat ovat samaa rakennetta kuin myöhemmissä traktoreissa.

Jos traktori on valmistettu ennen 1927 (moottorinumero alle 645611), ovat kiertokanget vanhaa mallia, joissa on kiristyspultti männäntäpin kiinnitystä varten, ja on ne vaihdettava uudempiin N-6200-A.

Uusi täydellinen Fordson moottori (N-6000-C suoralle etuakselille ja N-6000-E taivutetulle etuakselille) voidaan ilman vaikeutta asentaa vanhoihin Fordson traktoreihin (moottorinumero alle 747584) jolloin kuitenkin myös jäähdyttäjän

yläsäiliö (N-8053-B), sivukappaleet (N-8090-B ja -91-B), vesipumppu täydellisenä koteloineen, tuulettaja, tuulettajahirna sekä -hihnapyörä ovat asennettavat.

Moottori on tilattava sylinteriryhmän päätylevyineen N-6019-C, jota käytetään niissä traktoreissa, joissa on suora etuakseli. Edelleen on tilauksessa otettava huomioon, tullaanko traktoria ajamaan petroolilla, missä tapauksessa on tilattava matalapuristuskansi sekä petroolikaasuttaja. Jos moottoria käytetään bensiinillä, on tilattava korkeapuristuskansi sekä bensiinikaasuttaja.

Jos traktori on niin vanha, ettei polttoainesäiliöön ole rakennettu mitään bensiinitankkia, on välttämätöntä, että tilataan myös uusi polttoainetankki N-9002.

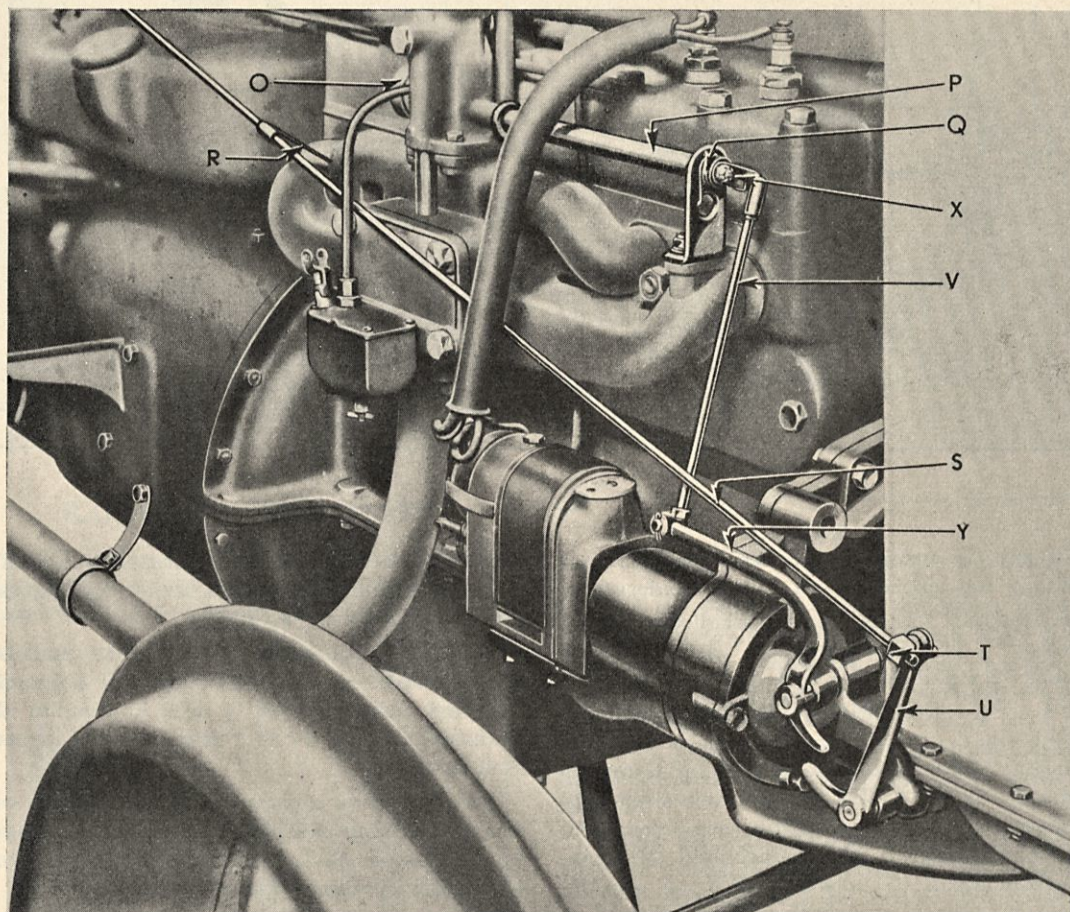
On huomattava, ettei moottoriin sisälly magneetoa, jonka vuoksi se on tilattava erikseen. Uusimallinen (säätäjamoottori) N-1941, joka on säädettävissä ohjaajan paikalta, voidaan asentaa moottoriin.

Uuden traktorin täydellinen sylinteriryhmä voidaan myös asentaa vanhempaan vauhtipyörämagneetolla varustettuun traktoriin. Vanha vauhtipyörä voidaan käyttää, jos asennetaan pitkä öljyputki N-6022-CR sekä säiliö N-6024-CR. Vanha kampikammio voidaan myös käyttää ja kiinnitetään se 26:lla ruuvilla.

Jos sylinterikansi on matalapuristuskansi, kelpaa se. Vanha sylinteriryhmän päätylevy on kuitenkin vaihdettava uusimalliseen suoraa etuakselia (N-6019-C) varten tarkoitettuun, jotta magneeto voitaisiin asentaa. Ellei moottoriin asenneta säätäjää, on magneetoreikä peitettävä magneetokannella N-6017.

Lopuksi on huomautettava, että yksinkertaisin ja halvin tapa uudistaa vanhamallinen traktori on porata sylinterit $4\frac{1}{8}$ " läpimittaisiksi ja sovittaa siihen $4\frac{1}{8}$ " männät N-6102-A, jolloin kaikki muut vaihdot ovat tarpeettomia lukuunottamatta kiertokankia, jotka on uusittava, jos ne ovat vanhaa mallia.

VUOSIEN 1923—1930 TRAKTORIEN SÄÄTÄJÄ



Kuva 75

Vuosien 1929 ja 1930 traktorien säätäjiä N-19000-BR ja S-1425-B ei enää pidetä varastossa, vaikka niiden varaosia jatkuvasti silti on saatavissa.

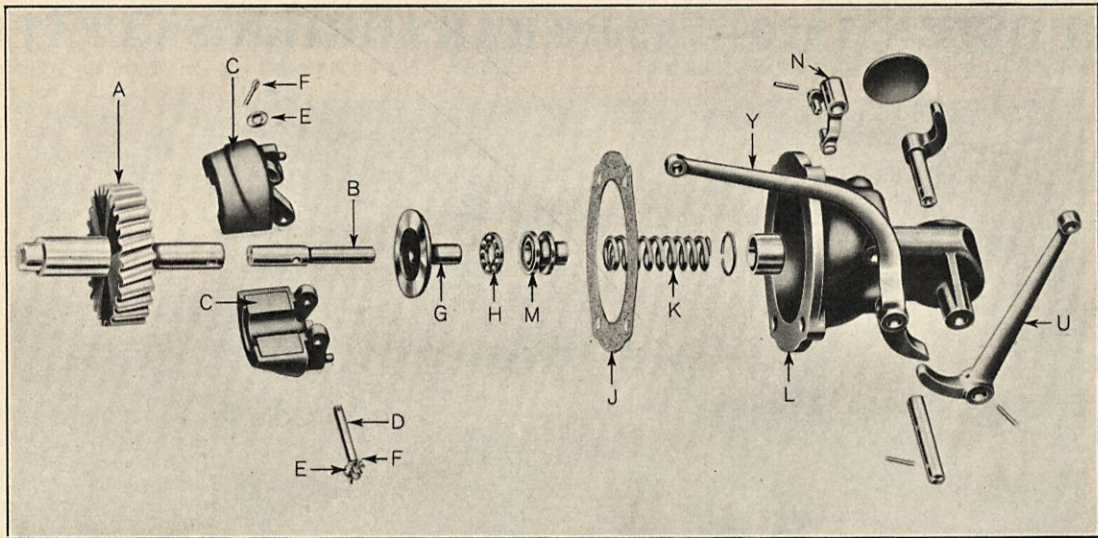
Jos yllämainittujen vuosien traktorien säätäjiä tilataan, toimitamme siis niiden sijaan uuden säätäjämallin N-19141, joka on aseteltavissa kuljettajaistuimelta. Alempana annetut asennusohjeet ovat kaikkia traktoreja varten 1929 mallista lähtien.

Kuvassa 76 näkyy säätäjäosat kuvattuina siinä järjestyksessä kuin ne ovat asennetut.

ASENNUS

Irroita magneetohammaspyörän kansi. Jos magneeton hammaspyörä on vuoden 1929 val-

mistetta, joissa traktoreissa säätäjäpainot kiinnitetään kolmella ruuvilla, on vanha hammaspyörä vaihdettava uuteen N-19568 (katso A kuva 76). Samalla on magneetohammaspyörän holkit tarkastettava kulumisen suhteen ja mahdollisesti vaihdettava, niin että saadaan tarkka (magneetto)hammaspyöräakselin sovitus. Asenna säätäjäakseli (B) paikalleen läpiporattuun hammaspyöräakseliin, vastaavat reiät kohdalleen, aseta säätäjäpainot C paikalleen sokkanaulojen D avulla ja katso, että painot kääntyvät oikeaan suuntaan (kts kuvaa 76). Sokkanaula (D) lukitaan paikalleen molemmista päistään levyn E ja haarasokan (F) avulla. Asettakaa sitten painelevy (G) paikalleen säätäjäakselille (B) samoin kuin laakeri (H).



Kuva 76

Tiiviste (I) asetetaan senjälkeen päätylaippaa vastaan, kun sille ensin on sivelty voiderasvaa.

Säätäjäjousi (K) asetetaan paikalleen säätäjäkoteloon L ja paineholkki (M) asetetaan siten jouseen että painelaippa tulee taaksepäin. Haarukka (N) asetetaan paineholkissa olevaan uraan.

Asenna säätäjäkotelon paikalleen, niinkuin kuvassa 77 näkyy. Kallistamalla kotelo siten, että säätövarret kääntyvät alaspäin, helpottuu asennus. Katso tarkasti, että paineholkki (M) työnnyttää painelaipan (G) akseliin. Käännä säätäjäkotelon paikalleen myötäpäivään ja kiinnitä se samoilla pulteilla, jotka pitivät paikallaan poistettua luukkua.

Irroita nyt vanha käsinsäätölaite ja aseta paikalle luukku (O) kuva 75, irroita tulppa, joka suojaa kuristusläppäakselin etupäätä ja asenna paikalleen säätötarkistusakselin putkihiylsyineen (P) ja kiinnitä kuva 75 osoittamalla tavalla. Katso muuten, että jouset (Q) asetetaan siten, että toinen pää pannaan kiinnikkeessä olevaan reikään ja toinen pää painaa kevyesti säätötarkistusakselia (X).

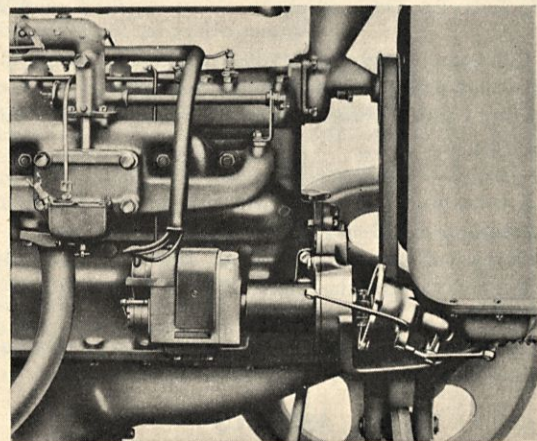
Vuoden 1929 traktorien Kingston kaasuttajien yhteydessä on kuitenkin tarpeellista porata $\frac{9}{32}$ " (7,14 m/m) reikä kojetauluun sekä tehdä $22 \times 6,3$ m/m:n uraleikkaus tarkalleen $\frac{9}{32}$ " reijän keskiön yläpuolelle kaasunsäätötangon (S) asennusta varten. Katso lisäksi kuvia 78 ja 79.

Maataloustraktoreissa, joissa on kuvassa 78

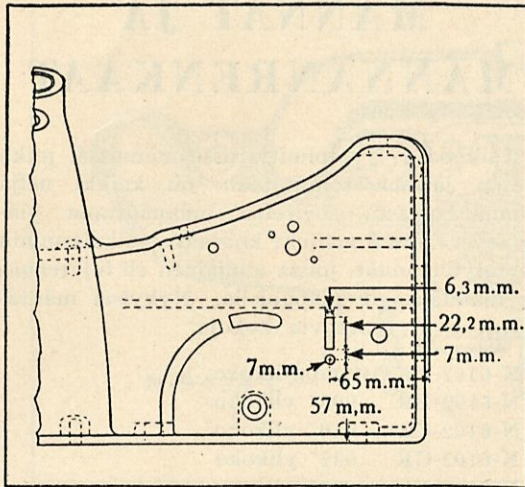
näytetyn mallinen kojetaulu porataan tämä reikä $2 \frac{1}{4}$ " kojetaulun alalaipasta sekä $2 \frac{9}{16}$ " oikeasta laidasta (kts kuva 78) lukien.

Teollisuustraktoreissa vuoden 1929 malleista lukien, joissa on kuvassa 79 näkyvä kojetaulu, on reikä porattava $256 \frac{1}{2}$ m/m kojetaulun alareunasta ylöspäin ja 53,7 m/m oikeasta laidasta (kts kuva 79).

Tämä reikä on sopivan levyn asentamista varten, joka toimii säätäjätarkistustangon asennon lukitsemiseksi. Kuluminen jälkeen voidaan tämä levy kääntää uuteen asentoon.



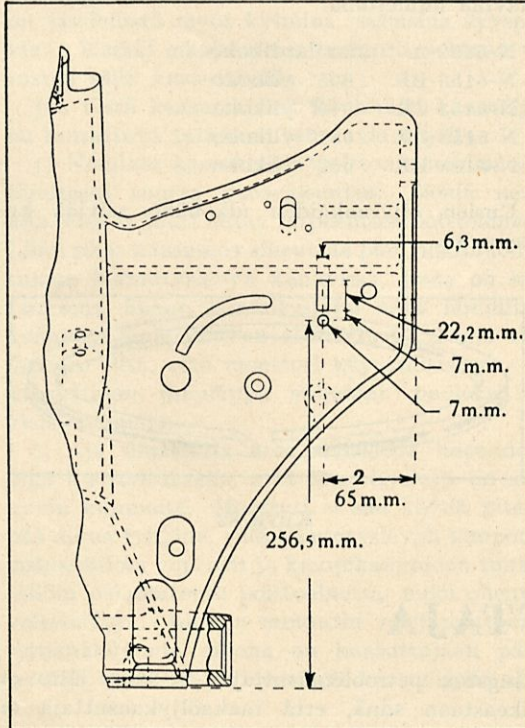
Kuva 77



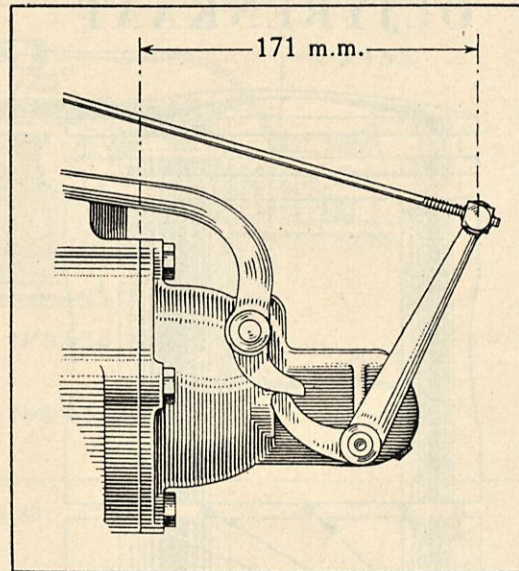
Kuva 78

KAASUTUSSÄÄTÖLAITTEET

Irroita takimmainen pultti, jolla kaasuttaja on kiinnitetty ja käytä uutta pulttia 20348-S-7 sekä aluslevyä 3474757 säätäjävivun kiinnikkeen (R)



Kuva 79



Kuva 80

kuva 75 asentamiseen. Pistä senjälkeen säätäjävipu (S) kojetaulun sekä kiinnikkeen läpi. Aseta säätäjävipu (S) viidenteen hakaan (edestäpäin laskettuna) ja ruuvaa vivun kierteiseen etupäähän kiinnikemutteri (T) kuva 75 siten, että kun vipuvarsi kiinnitetään paikalleen, säätäjätarkistusvivun asento tulee olemaan kuten kuva 80 osoittaa.

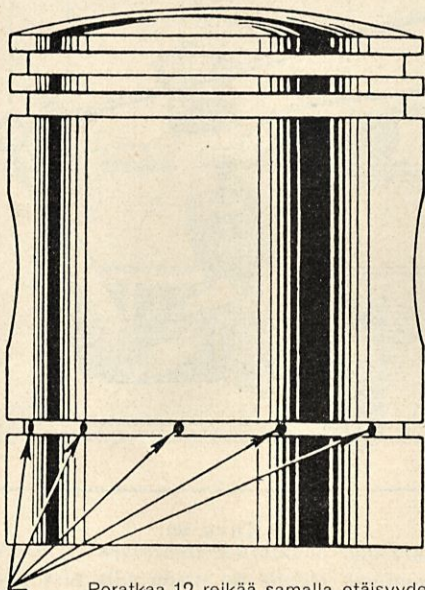
Asenna senjälkeen tanko (V) ylöspäin pika-liittimen avulla säätäjävarteen (X) ja vie se niin pitkälle ylöspäin kuin se menee. Nosta sitten tarkistusvarsi (Y) kokonaan ylös ja aseta kiinnikemutteri tangon V:n alapäähän, niin että tanko (S) on vedettävä alaspäin 0,4 m/m, jotta se sopisi paikalleen. Lukitse tämän jälkeen kiinnikemutteri tähän asentoon lukkomutterin avulla.

Tarkasta sitäpaitsi, että tarkistustangot V ja S asennetaan siten kuin kuvasta 75 näkyy, sekä ettei niiden liikuntaa ole mikään estämässä.

BENSIINKAASUTTAJAA KÄYTETTÄESSÄ

Jos uusi säätäjä N 19141 asennetaan bensiinkaasuttajalla varustettuun traktoriin, on suositeltavaa että kaasuttajaan asennetaan suurempi suutin N 9586, sillä tämä parantaa kiihtyvyyttä ja tekee säätäjän tehokkaammaksi.

ÖLJYRENKAAT



Kuva 81

Nykyään toimitetaan öljyrenkaita myös vanhojen 4" läpimittaisten sylinterien mäntiin; myös mäntiin, joiden pää on kupera.

Kuperapäisten mäntien öljyrenkaiden leveys on .154" ja ne merkitään seuraavasti:

F-360-FR	standardikoko
F-360-GR	.005" ylikoko
F-360-HR	.010" ylikoko
F-360-IR	.032" ylikoko
F-360-JR	.037" ylikoko

Tasapäisten mäntien öljyrenkaiden leveys on .249" ja merkitään ne seuraavasti:

F-360-KR	standardikoko
F-360-LR	.005" ylikoko
F-360-MR	.010" ylikoko
F-360-NR	.032" ylikoko
F-360-PR	.037" ylikoko

Näitä öljyrenkaita asennettaessa on alimmaiseen rengasuraan porattava 12 reikää siten kuin kuvasta 81 käy selville. Reikien suuruus on $\frac{5}{32}$ ".

MÄNNÄT JA MÄNNÄNRENKAAT

Kaikissa $4\frac{1}{8}$ " läpimittaisissa männissä, jotka tämän jälkeen toimitetaan, on kaikki neljä männänrengasta sovitettu männäntapin yläpuolelle. Nämä männät korvaavat aikaisemmin käytetyt männät, joissa alimainen eli öljyrengas oli männäntapin alapuolella. Nykyiset mäntätyypit ovat seuraavia kokoja:

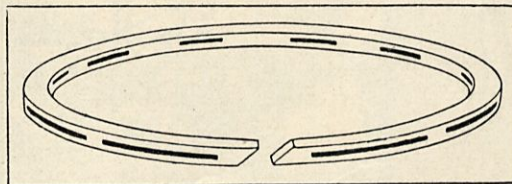
N-6102-A	standardikoko
N-6102-BR	.005" ylikoko
N-6102-CR	.010" ylikoko
N-6102-GR	.032" ylikoko
N-6102-ER	.037" ylikoko

Näissä männissä käytetään samaa männänrengasta ($\frac{5}{32}$ " levyistä), jota käytettiin 1929, 1930 ja 1931 vuoden traktoreissa, ennenkuin muutettu mäntä laskettiin markkinoille. Nämä männät vaativat uuden öljyrenkaan, jolla on paljon aikaisempaa leveämpi öljypalautusura, uran kiinninokautumisen estämiseksi.

Uudet $\frac{7}{32}$ " leveät öljyrenkaat toimitetaan seuraavilla numeroilla:

N-6153-A	standardikoko
N-6153-BR	.005" ylikoko
N-6153-CR	.010" ylikoko
N-6153-GR	.032" ylikoko
N-6153-ER	.037" ylikoko

Uusien öljyrenkaiden ulkonäkö selviää kuvasta 82.

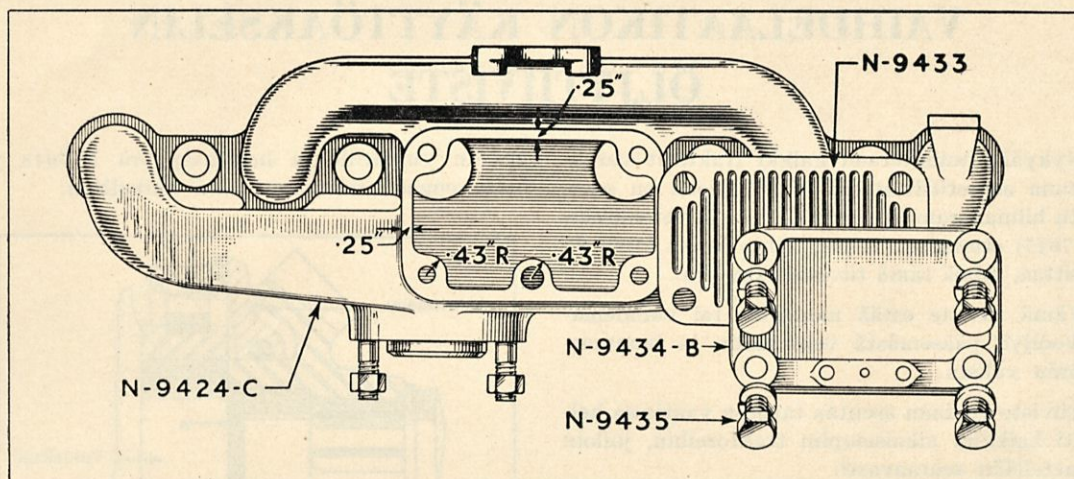


Kuva 82

KAASUTTAJA

Vuodesta 1934 lähtien toimitetaan Fordson traktorit Kingston kaasuttajilla N-9800-J, joka tekee mahdolliseksi ajon kaasuöljyllä. Tämän kaasuttajan rakenne on suurin piirtein sama kuin

Kingston petroolikaasuttajan N-9800. Ero on oikeastaan siinä, että raakaöljykaasuttaja on varustettu pronssisella lämmityslevyllä, joka antaa tehokkaamman etulämmityksen. Raaka-



Kuva 83

öljykaasuttajan etuna on, että tasaisella normaalisella kuormituksella voidaan käyttää polttoaineena kaasuoilyä. Tätä polttoainetta tuskin kuitenkaan käytetään jos hintaero kaasuoilyyn ja petroolin välillä on korkeintaan 10—20 penniä. Tällä kaasuttajalla saadaan moottoripetroolilla ajettaessa erinomaisia tuloksia, sillä palaminen on täydellistä myös kylminä, sateisina syyspäivinä. Kaikki aikaisemmat traktorit voidaan varustaa tällä kaasuttajalla.

Jos tässä kaasuttajassa käytetään kaasuoilyä on seurattava tarkkaan seuraavia ohjeita:

1) Noudata kaasuttajan polttoaineneulan säätämässä suurta varovaisuutta. Säädä neula niin, että se juuri antaa tarpeellisen polttoaineen. Liian rikas kaasuseos aiheuttaa pian nokimuodostumaa lämmityslevyn kanavissa, josta on seurauksena huono lämmitysteho sekä lämmityskanavien läpäisykyvyn aleneminen. Tämä vika ilmenee siitä, että moottori käy ainoastaan, jos kaasuttajan ilmaläppä suljetaan puoleksi tai vielä enemmän.

2) Aja moottoria aina sellaisella nopeudella sekä kuormituksella, että lämmityslevy on aina hyvin kuumana. Moottori ei saa käydä pitkempää aikaa tyhjänä, sillä lämmityslevyn lämpötila laskee silloin nopeasti ja kampikammioon tunkee tällöin palamatonta polttoainetta, mikä ohentaa voiteluoilyyn. Jonkun minuutin välttämättömän tyhjänäkäynnin aikana on kaasuttajaan päästettävä bensiiniä. Yleensä on kaasuoilyllä ajet-

taessa öljy vaihdettava useammin kuin petroolikäytössä öljyn suuremman ohentumisen takia.

3) Tarkasta usein sytytyskynttilät ja puhdista ne tarpeen vaatiessa sekä katso, että kipinäväli on .020"—.025", niin että saadaan hyvä kipinä. Magneeton katkojakärjet on myös huolellisesti tarkastettava, puhdistettava sekä säädettävä väli .015".

4) Lämpölevy on otettava irti melko usein, vähintään kerran viikossa, puhdistamista varten riippuen se kaasuseoksen rasvapitoisuudesta sekä moottorin työskentelylämpötilasta.

5) Lähdetessä moottorilla ajamaan täytyy sen olla hyvin lämmitettynä, ennenkuin polttoaine muutetaan bensiinistä kaasuoilyksi. Muussa tapauksessa kieltäytyy moottori toiminnasta, mistä on seurauksena likaiset sytytyskynttilät sekä moottorioilyyn suuri oheneminen. Katso myös, että lämmityslevy sekä ulompi valurautalevy ovat pinnaltaan tasaisia sekä sopivat hyvin toisiaan vastaan.

Me suosittelemme muuten tavallisen moottoripetroolin käyttöä tällä kaasuttajalla varustetuissa traktoreissa.

Kaasuttajaneulan asennosta puheen ollen huomautettakoon, että syynä palaneisiin venttiileihin sekä jäähdyttäjän kiehumiseen on usein se, että kaasuttajaneula on ruuvattu liian alas, minkä takia tämä on aina tarkastettava kun yllämainittuja valituksia tehdään.

VAIHDELAATIKON KÄYTTÖAKSELIN ÖLJYTIIVISTE

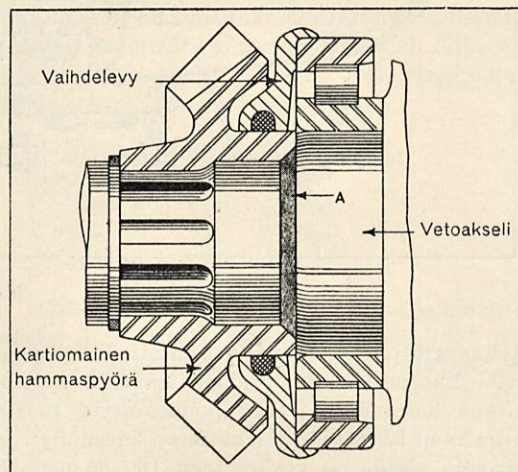
Nykyään toimitetaan kaikki traktorit varustettuna asbestitiivisteellä N-7709 joka on sovitettu hihnahammaspyörän N-7018 ja vetoakselin (N 7017) etumaisen laipan väliin kuten kuva 84 osoittaa, missä tämä tiiviste näkyy (a).

Tämä tiiviste estää moottori- tai vaihdelaatikkoöljyä pääsemästä vetoakselin ja hammaspyörän välistä.

Tiiviste voidaan asentaa tarpeen vaatiessa helposti kaikkiin aikaisempiin traktoreihin, jolloin menetellään seuraavasti:

Irroita hihnapyöräluukku ja irroita lukkorengas, joka pitää hammaspyörää 7018 paikallaan. Työnnä hammaspyörä eteenpäin. Tarkasta nyt tiivistettä 7005, joka on sovitettu vaihdelaatikon päätyyn ja uusi se, jos tarvitaan. Tiiviste N-7018 voidaan asentaa nyt paikalleen ilman, että traktoria tarvitsee enempää hajoittaa leikkaamalla asbestitiiviste poikki säteen suuntaan terävällä veitsellä. Sen jälkeen asennetaan tiiviste veto-

akselin ympärille ja hammaspyörä N-7018 ja lukkorengas asetetaan taasen paikalleen.



Kuva 84